

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

1/5/1

DIALOG(R) File 351:Derwent WPI

(c) 2002 Thomson Derwent. All rts. reserv.

013476525 \*\*Image available\*\*

WPI Acc No: 2000-648468/ 200063

XRPX Acc No: N00-480699

Cover for airbag of motor vehicle's occupant restraint system has top section of cover divided into segments interconnected by hinge lines and connected to frame-form cover section by differently dimensioned rupture lines

Patent Assignee: TRW OCCUPANT RESTRAINT SYSTEMS GMBH (THOP )

Inventor: ELLERBROK N; MIODEK T

Number of Countries: 001 Number of Patents: 002

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
DE 20009378	U1	20000928	DE 2000U2009378	U	20000525	200063 B
DE 10122071	A1	20011129	DE 1022071	A	20010507	200202

Priority Applications (No Type Date): DE 2000U2009378 U 20000525

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan	Pg	Main IPC	Filing Notes
DE 20009378	U1	12	B60R-021/20		
DE 10122071	A1		B60R-021/20		

Abstract (Basic): DE 20009378 U1

NOVELTY - The top section(12) of the cover is divided into segments(16a-16d) which are interconnected by hinge lines(18) and connected to the frame-form cover section(14) by differently dimensioned rupture lines(22,23). As a result of the aforesaid dimensioning a predetermined sequence of release of the segments from the frame-form cover section is set. The hinge lines of the segments are parallel to the hinge line(20) of the top section, and the rupture lines of the segment furthest away from the top section's hinge line are the weakest.

USE - The cover is for the airbag of a motor vehicle's occupant restraint system.

ADVANTAGE - The probability of the vehicle's occupant being struck by the opening top section of the cover is lessened, and even this happens, the chances of the occupant being injured are considerably reduced.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a plan view of a first example of the proposed airbag cover.

top section (12)

frame-form section (14)

segments of top section (16a-16d)

hinge lines (18,20)

rupture lines (22,23)

pp; 12 DwgNo 1/6

Title Terms: COVER; AIRBAG; MOTOR; VEHICLE; OCCUPY; RESTRAIN; SYSTEM; TOP; SECTION; COVER; DIVIDE; SEGMENT; INTERCONNECT; HINGE; LINE; CONNECT; FRAME; FORM; COVER; SECTION; DIMENSION; RUPTURE; LINE

Derwent Class: Q17

International Patent Class (Main): B60R-021/20

International Patent Class (Additional): B60R-021/02; B60R-021/16

File Segment: EngPI



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ **Gebrauchsmusterschrift**  
⑩ **DE 200 09 378 U 1**

⑤ Int. Cl. 7:  
**B 60 R 21/20**  
B 60 R 21/16  
B 60 R 21/02

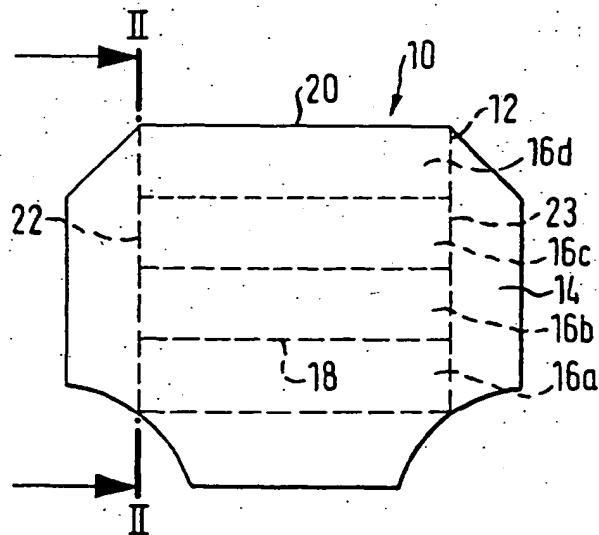
⑦1 Aktenzeichen:	200 09 378.9
⑦2 Anmeldetag:	25. 5. 2000
⑦7 Eintragungstag:	28. 9. 2000
⑦3 Bekanntmachung im Patentblatt:	2. 11. 2000

DE 200 09 378 U 1

- ⑦3 Inhaber:  
TRW Occupant Restraint Systems GmbH & Co. KG,  
73553 Alfdorf, DE
- ⑦4 Vertreter:  
Prinz und Kollegen, 81241 München

Rechercheantrag gem. § 7 Abs. 1 GbmG ist gestellt

- ⑤4 Abdeckung für ein Gassack-Modul.
- ⑤7 Abdeckung (10) für einen Gassack eines Insassen-Rückhaltesystems in Fahrzeugen, mit einem aufklappbaren Deckelteil (12), der von einem umgebenden rahmenförmigen Abdeckungsteil (14) durch Aufreißlinien (22, 23) und durch eine Scharnierlinie (20) abgegrenzt ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Deckelteil (12) in Segmente (16a, 16b, 16c, 16d) aufgeteilt ist, die miteinander durch Scharnierlinien (18) und mit dem rahmenförmigen Abdeckungsteil (14) durch verschieden dimensionierte Aufreißlinien (22, 23) verbunden sind.



DE 200 09 378 U 1

# PRINZ & PARTNER GbR

PATENTANWÄLTE  
EUROPEAN PATENT ATTORNEYS  
EUROPEAN TRADEMARK ATTORNEYS

Manzingerweg 7  
D-81241 München  
Tel. + 49 89 89 69 80

25. Mai 2000

TRW Occupant Restraint Systems GmbH & Co KG  
Industriestraße 20  
D-73553 Alfdorf

5     Unser Zeichen: T 9255 DE  
      HD/Zg

10

---

## Abdeckung für ein Gassack-Modul

---

15     Die Erfindung betrifft eine Abdeckung für einen Gassack eines  
Insassen-Rückhaltesystems in Fahrzeugen, mit einem aufklappbaren  
Deckelteil, der von einem umgebenden rahmenförmigen Abdeckungsteil  
durch Aufreißlinien und durch eine Scharnierlinie abgegrenzt ist.  
Ferner betrifft die Erfindung eine Abdeckung für einen Gassack eines  
20     Insassen-Rückhaltesystems in Fahrzeugen, mit einem aufklappbaren  
Deckelteil, der von einem umgebenden rahmenförmigen Abdeckungsteil  
durch eine im wesentlichen durchgehende Aufreißlinie und durch eine  
die Enden der Aufreißlinie verbindende Scharnierlinie abgegrenzt ist.

25     Bei herkömmlichen Gassack-Modulen wird die Abdeckung nach der  
Aktivierung des Gasgenerators durch den sich entfaltenden Gassack  
geöffnet. Dabei reißen die Linien, die der Deckelteil von dem  
rahmenförmigen Abdeckungsteil abgrenzen, auf, und das Deckelteil wird  
um die von der Scharnierlinie gebildete Achse in den Fahrzeuginnenraum  
30     hinein verschwenkt. Dadurch besteht die Möglichkeit, daß ein Insasse,  
der z.B. aufgrund eines Aufpralls einen kleinen Abstand zur Abdeckung  
hat und sich dadurch in einer sogenannten Out of Position (OOP)  
Position befindet, von dem sich öffnenden Deckelteil getroffen wird.

35     Die Erfindung stellt ein Gassack-Modul bereit, bei dem die  
Wahrscheinlichkeit, daß der Fahrzeuginsasse von dem sich öffnenden  
Deckelteil getroffen wird, kleiner ist, und, falls dies doch

25.05.00

- 2 -

geschicht, das Verletzungspotential des Fahrzeuginsassen erheblich reduziert wird.

5 Dies wird bei einer Abdeckung für einen Gassack eines Insassen-  
Rückhaltesystems in Fahrzeugen, insbesondere bei einer Abdeckung für  
einen fahrerseitigen Gassack, mit einem aufklappbaren Deckelteil, der  
von einem umgebenden rahmenförmigen Abdeckungsteil durch Aufreißlinien  
und durch eine Scharnierlinie abgegrenzt ist, erfindungsgemäß dadurch  
10 erreicht, daß der Deckelteil in Segmente aufgeteilt ist, die  
miteinander durch Scharnierlinien und mit dem rahmenförmigen  
Abdeckungsteil durch verschieden dimensionierte Aufreißlinien  
verbunden sind. Diese Gestaltung hat zur Folge, daß beim Öffnen der  
Abdeckung diese weit weniger weit in den Fahrzeuginnenraum geschwenkt  
15 wird als das bei einer Abdeckung der Fall wäre, die nur aus einem  
Segment besteht, so daß die Wahrscheinlichkeit, daß der  
Fahrzeuginsasse von dem sich öffnenden Deckelteil getroffen wird,  
kleiner ist. Wird der Fahrzeuginsasse doch von einem Segment  
getroffen, ist das Verletzungspotential kleiner als es bei einem  
20 Kontakt des Fahrzeuginsassen mit dem gesamten Deckelteil wäre, da die  
kinetische Energie des aufklappenden Segments durch seine im Vergleich  
zum gesamten Deckelteil kleine Masse auch dementsprechend geringer  
ist.

25 In einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung sind die  
Scharnierlinien der Segmente im wesentlichen parallel zu der  
Scharnierlinie des Deckelteils, und die Aufreißlinien des von der  
Scharnierlinie des Deckelteils am weitesten entfernten Segments sind  
am schwächsten dimensioniert. Bei Aktivierung des Gasgenerators wird  
bevorzugterweise dadurch zuerst das von der Scharnierlinie am  
30 weitesten entfernte Segment geöffnet. Der Lufisack kann so bei dem  
Austreten aus dem Modul nach unten abgelenkt werden und sich  
weiterentfalten, wodurch auch die weiteren Segmente geöffnet werden  
können.

35 Bei einer Abdeckung für einen Gassack eines Insassen-  
Rückhaltesystems in Fahrzeugen, mit einem aufklappbaren Deckelteil,  
der von einem umgebenden rahmenförmigen Abdeckungsteil durch eine im  
wesentlichen durchgehende Aufreißlinie und durch eine die Enden der

25.05.00

- 3 -

Aufreißlinie verbindende Scharnierlinie abgegrenzt ist, ist gemäß der Erfindung die Aufreißlinie in an die Scharnierlinie angrenzenden Bereichen schwächer dimensioniert als in einem der Scharnierlinie gegenüberliegenden Bereich. Dadurch kann erreicht werden, daß bei  
5 Aktivierung des Gasgenerators der Gassack zuerst seitlich aus dem Modul austritt, bevor auch der der Scharnierlinie gegenüberliegende Bereich der Aufreißlinie reißt und der Gassack auch nach vorne austritt. Dies hat zum einen den Vorteil, daß Fahrzeuginsassen, die sich in geringer Entfernung von der Gassackabdeckung befinden, erst  
10 mit dem Gassack in Berührung kommen, wenn dieser schon eine kleinere kinetische Energie als unmittelbar nach der Aktivierung des Gasgenerators hat. Zum anderen ist die den seitlichen Deckelteilen vom sich entfaltenden Gassack erteilte kinetische Energie, mit der sich die Deckelteile öffnen, kleiner durch das schrittweise Öffnen. Dadurch  
15 kann sowohl das Verletzungspotential des Fahrzeuginsassen durch den sich entfaltenden Gassack als auch durch die sich öffnende Klappe deutlich reduziert werden.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich  
20 aus den Unteransprüchen.

Die Erfindung wird nachfolgend unter Bezugnahme auf zwei Ausführungsformen gezeigt, die in den beigefügten Zeichnungen dargestellt sind. In diesen zeigen:  
25

- Figur 1 eine erfindungsgemäße Abdeckung für einen Gassack in einer Draufsicht gemäß einer ersten Ausführungsform;

- Figur 2 einen Schnitt durch die erfindungsgemäße Abdeckung von  
30 Figur 1 entlang einer Aufreißlinie II-II;

- Figur 3 den Öffnungsvorgang der erfindungsgemäßen Abdeckung von Figur 1 in einer Seitenansicht;

35 - Figur 4 in einer Seitenansicht ein Lenkrad mit aktiviertem Gassackmodul, das eine erfindungsgemäße Gassackabdeckung gemäß der ersten Ausführungsform von Figur 1 beinhaltet;

25.05.00

- 4 -

- Figur 5 ein Deckelteil einer weiteren erfindungsgemäßen Abdeckung für einen Gassack in einer Draufsicht gemäß einer zweiten Ausführungsform;

5 - Figuren 6a bis 6c den Öffnungsvorgang der erfindungsgemäßen Abdeckung von Figur 5 in einer Draufsicht;

10 In Figur 1 ist eine Abdeckung 10 für einen Fahrergassack gezeigt, die Abdeckung 10 ist aber prinzipiell für alle Gassackmodule mit Abdeckung geeignet. Die Abdeckung 10 besteht aus einem rechteckförmigen Deckelteil 12, das von einem rahmenförmigen Abdeckungsteil 14 umgeben ist. Der Deckelteil 12 ist in vier Segmente 16a, 16b, 16c und 16d aufgeteilt, die miteinander durch Scharnierlinien 18 verbunden sind. Das Segment 16d des Deckelteils 12 ist von dem rahmenförmigen Abdeckungsteil 14 durch eine im wesentlichen zu den Scharnierlinien 18 parallele weitere Scharnierlinie 20 abgegrenzt. Diese Scharnierlinie 20 ist in Einbaulage (siehe auch Figur 4) oben angeordnet. Die im wesentlichen zu der Scharnierlinie 20 senkrechten Begrenzungslinien zwischen den Segmenten 16a bis 16d und dem rahmenförmigen Abdeckungsteil 14 werden durch Aufreißlinien 22, 23 gebildet. Der Deckelteil 12 muß nicht notwendigerweise rechteckförmig sein, sondern kann auch eine beliebig andere zweckmäßige Form aufweisen, ebenso wie er auch in beliebig viele Segmente 16 aufgeteilt sein kann.

25 Figur 2 stellt einen Schnitt durch die Abdeckung 10 von Figur 1 entlang der Aufreißlinie 22 dar. Es ist zu sehen, daß die Abdeckung 10 im Bereich der Aufreißlinie 22 aus einem Abdeckungsmaterial 24 besteht, das eine hohe Dichte aufweist, sowie aus einem zweiten Material 26, das eine im Vergleich zum Abdeckungsmaterial 24 sehr viel geringere Dichte aufweist. Die Gesamtdicke  $d$  der Abdeckung bleibt über die gesamte Länge  $l$  der Aufreißlinie 22 konstant, allerdings ändert sich über die Länge  $l$  das Dickenverhältnis der beiden Materialien 24 und 26. Dabei nimmt die Dicke des Abdeckungsmaterials 24 in dem Maße zu bzw. ab wie die Dicke des zweiten Materials ab- bzw. zunimmt. Durch die daraus resultierende variable Dimensionierung der Aufreißlinien 22, 23 wird erreicht, daß sich Aufreißlinien mit wenig Abdeckungsmaterial 24 im Vergleich zum zweiten Material 26 leichter

25.05.00

- 5 -

lösen lassen als solche Aufreißlinien, die viel Abdeckungsmaterial 24 im Vergleich zum zweiten Material 26 aufweisen. Bei sich entfaltendem Gassack lösen sich so nacheinander die Segmente 16a bis 16d von dem rahmenförmigen Abdeckungsmaterial 14 aufgrund der variablen  
5 Dimensionierung der Aufreißlinien 22, 23.

Gemäß einer nicht dargestellten Weiterbildung kann die unterschiedliche Dimensionierung der Aufreißlinien 22, 23 auch dadurch erreicht werden, daß die Abdeckung 10 im Bereich der Aufreißlinien 22,  
10 23 nur aus dem Abdeckungsmaterial 24 besteht, dessen Dicke vom Segment 16a bis zum Segment 16d stetig zunimmt.

Die Funktionsweise der oben beschriebenen Ausführungsformen soll nun anhand der Figuren 3 und 4 erläutert werden:  
15

Bei Aktivierung des Gasgenerators und dem dadurch bedingten Aufblasen des Gassacks 28 löst sich zuerst das Segment 16a des Deckelteils 12, da die Aufreißlinien 22, 23 dort am schwächsten edimensioniert sind. Der Gassack 28 kann schon teilweise aus dem Modul  
20 29 heraustreten und sich weiter entfalten, wodurch sich auch nacheinander die weiteren Segmente 16b bis 16d gemäß der zunehmenden Dimensionierung der Aufreißlinien 22, 23 lösen. Da die Segmente 16a bis 16d durch Scharnierlinien 18 beweglich miteinander verbunden sind, ist das Raumvolumen, das der Deckelteil 12 beim Öffnen beansprucht,  
25 kleiner als es bei einem aus einem Segment bestehenden Deckelteil 12 wäre. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit, daß der Fahrzeuginsasse von dem sich öffnenden Deckelteil 12 getroffen wird, deutlich reduziert. Sollte der Fahrzeuginsasse aber doch von einem Segment 16a bis 16d des Deckelteils 12 getroffen werden, so besteht  
30 geringeres Verletzungspotential, da die Segmente 16a bis 16d durch ihre im Vergleich zum ganzen Deckelteil 12 kleine Masse auch nur eine kleine kinetische Energie aufweisen. Zusätzlich ist auch das Risiko, daß der Fahrzeuginsasse von dem sich entfaltenden Gassack getroffen und verletzt wird, geringer, da durch das schrittweise Öffnen der  
35 Segmente 16a bis 16d der Gassack 28 sich zuerst nach unten entfaltet (siehe Figur 4) und bei vollständigem Öffnen des Deckelteils 12 schon einen Teil seiner kinetischen Energie durch das Öffnen der ersten Segmente 16a bis 16c verloren hat.



25 05 00

- 6 -

Gemäß einer nicht dargestellten Weiterbildung können auch die Scharnierlinien 18 zwischen den Segmenten 16a bis 16d derart ausgeführt sein, daß deren Biegesteifigkeit mit zunehmenden Abstand von der Scharnierlinie 20 abnimmt.

5

In Figur 5 ist ein Deckelteil 12', bevorzugt für einen Beifahrergassack, in einer Draufsicht gemäß einer weiteren Ausführungsform zu sehen. Die beiden Längsseiten des Deckelteils 12' sind durch bogenförmige Querseiten miteinander verbunden. An einer Längsseite des Deckelteils 12' sind mehrere Scharniere 30' hintereinander zu einer Scharnierlinie 20' angeordnet. Die beiden Enden der Scharnierlinie 20' werden durch eine im wesentlichen durchgehende Aufreißlinie 22' miteinander verbunden. Die Aufreißlinie 22' ist in den an der Scharnierlinie 20' angrenzenden Bereichen 22'a schwächer dimensioniert als in dem der Scharnierlinie 20' gegenüberliegenden Bereich 22'b. Die Scharnierlinie 20' und die Aufreißlinie 22' grenzen den Deckelteil 12' von einem (hier nicht dargestellten) rahmenförmigen Abdeckungsteil ab. Die Enden der schwächer dimensionierten Bereiche 22'a der Aufreißlinie 22' sind jeweils zusätzlich über zwei zusätzliche Scharnierlinien 32', 34', die im wesentlichen senkrecht zu der Scharnierlinie 20' über den Deckelteil 12' verlaufen, miteinander verbunden.

Gemäß einer Weiterbildung können die zusätzlichen Scharnierlinien 32', 34' jedoch auch schräg zu der Scharnierlinie 20' über den Deckelteil 12' verlaufen.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform kann der der Scharnierlinie 20' gegenüberliegende Bereich 22'b der Aufreißlinie 22' auch unterschiedlich dimensioniert sein, und zwar so, daß der Bereich 22'b von seinen Enden zu seiner Mitte hin stärker dimensioniert ist.

Die Funktionsweise der oben beschriebenen Ausführungsformen soll nun anhand von Figuren 6a bis 6c erklärt werden:

35

Bei Aktivierung des Gasgenerators und dem daraus resultierenden Aufblasen des Gassacks 28' lösen sich zuerst die am schwächsten

25.05.00

- 7 -

dimensionierten Bereiche 22'a der Aufreißlinie 22'. Dadurch klappen  
die durch die Scharnierlinien 32', 34' und die schwach dimensionierten  
Bereiche 22'a gebildeten seitlichen Deckelteile 36', 38', auf und der  
Gassack 28' tritt zuerst seitlich des Gassackmoduls aus und löst durch  
sein weiteres Entfalten schließlich auch den stärker dimensionierten  
Bereich 22'b der Aufreißlinie 22'. Der gesamte Deckelteil 12' wird  
geöffnet und schwenkt dabei um seine durch die Scharniere 30'  
gebildete Schwenkachse in den Fahrzeuginnenraum, so daß sich der  
Gassack 28' vollständig in den Fahrzeuginnenraum entfaltet. Genauso  
wie bei den obigen Ausführungsformen wird hier das Verletzungsrisiko  
des Fahrzeuginsassen durch den sich entfaltenden Gassack reduziert, da  
dieser zuerst seitlich aus dem Deckelteil 12' austritt und bei  
vollständigem Öffnen des Deckelteils 12' schon einen Teil seiner  
kinetischen Energie abgegeben hat. Das schrittweise Öffnen der  
Aufreißlinie 22' des Deckelteils 12' hat aber auch zur Folge, daß sich  
der Deckelteil 12' mit kleinerer Geschwindigkeit öffnet als es bei  
einem vollständigen Öffnen unmittelbar nach der Aktivierung des  
Gasgenerators der Fall wäre. Zusätzlich dazu haben die beiden  
seitlichen Deckelteile 36', 38' durch ihre im Vergleich zum gesamten  
Deckelteil 12' kleine Masse auch eine kleine kinetische Energie.  
Dadurch stellen sowohl der Deckelteil 12' als auch die seitlichen  
Deckelteile 36', 38' auch bei eventuellem Kontakt mit dem  
Fahrzeuginsassen ein kleineres Verletzungspotential dar.

25.05.00  
**PRINZ & PARTNER** GbR

PATENTANWÄLTE  
EUROPEAN PATENT ATTORNEYS  
EUROPEAN TRADEMARK ATTORNEYS

Manzingerweg 7  
D-81241 München  
Tel. +49 89 89 69 80

25. Mai 2000

TRW Occupant Restraint Systems GmbH  
& Co KG

Industriestraße 20  
D-73553 Alfdorf

Unser Zeichen: T 9255 DE  
HD

Schutzansprüche

1. Abdeckung (10) für einen Gassack eines Insassen-  
Rückhaltesystems in Fahrzeugen, mit einem aufklappbaren Deckelteil  
(12), der von einem umgebenden rahmenförmigen Abdeckungsteil (14)  
durch Aufreißlinien (22, 23) und durch eine Scharnierlinie (20)  
abgegrenzt ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Deckelteil (12) in  
Segmente (16a, 16b, 16c, 16d) aufgeteilt ist, die miteinander durch  
Scharnierlinien (18) und mit dem rahmenförmigen Abdeckungsteil (14)  
durch verschieden dimensionierte Aufreißlinien (22, 23) verbunden  
sind.

2. Abdeckung (10) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß  
durch die Dimensionierung der Aufreißlinien (22, 23) der Segmente  
(16a, 16b, 16c, 16d) des Deckelteils (12) eine vorbestimmte  
Reihenfolge der Ablösung der Segmente (16a, 16b, 16c, 16d) von dem  
rahmenförmigen Abdeckungsteil (14) eingestellt ist.

3. Abdeckung (10) nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet,  
daß die Scharnierlinien (18) der Segmente (16a, 16b, 16c, 16d) zu der  
Scharnierlinie (20) des Deckelteils (12) im wesentlichen parallel sind  
und die Aufreißlinien (22, 23) des von der Scharnierlinie (20) des  
Deckelteils (12) am weitesten entfernten Segments (16a) am schwächsten  
dimensioniert sind.

4. Abdeckung (10) nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die  
Aufreißlinien (22, 23) der Segmente (16a, 16b, 16c, 16d) mit

25 05 00

- 2 -

zunehmender Annäherung an die Scharnierlinie (20) des Deckelteils (12) stärker dimensioniert sind.

5 5. Abdeckung (10) nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei Bestimmung für ein im Lenkrad des Fahrzeugs einzubauendes Gassack-Modul der Deckelteil (12) allgemein rechteckförmig ist und die Scharnierlinie (20) des Deckelteils (12) in Einbaulage oben angeordnet ist.

10 6. Abdeckung für einen Gassack eines Insassen-Rückhaltesystems in Fahrzeugen, mit einem aufklappbaren Deckerteil (12'), der von einem umgebenden rahmenförmigen Abdeckungsteil durch eine im wesentlichen durchgehende Aufreißlinie (22') und durch eine die Enden der Aufreißlinie verbindende Scharnierlinie (20') abgegrenzt ist, dadurch  
15 gekennzeichnet, daß die Aufreißlinie (22') in an die Scharnierlinie (20') angrenzenden Bereichen (22'a) schwächer dimensioniert ist als in einem der Scharnierlinie (20') gegenüberliegenden Bereich (22'b).

20 7. Abdeckung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die an die Scharnierlinie (20') angrenzenden Bereiche (22'a) der Aufreißlinie (22') bogenförmig gekrümmt sind.

25 8. Abdeckung nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufreißlinie (22') in ihrem der Scharnierlinie (20') gegenüberliegenden Bereich (22'b) von dessen Enden zu seiner Mitte hin zunehmend stärker dimensioniert ist.

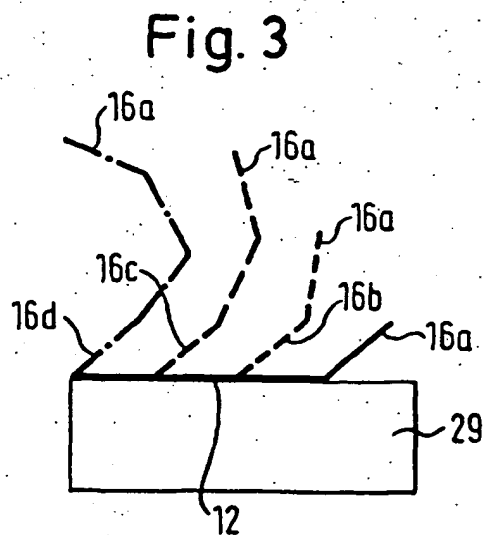
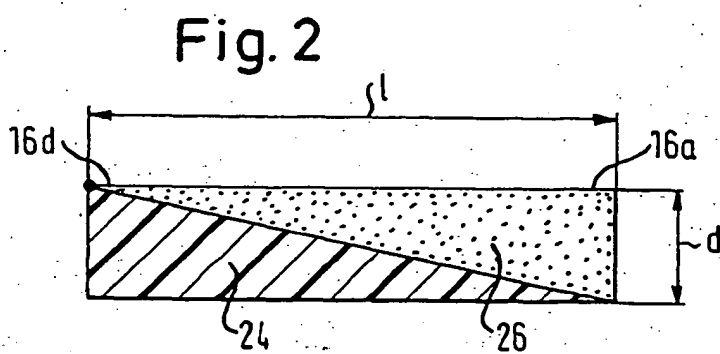
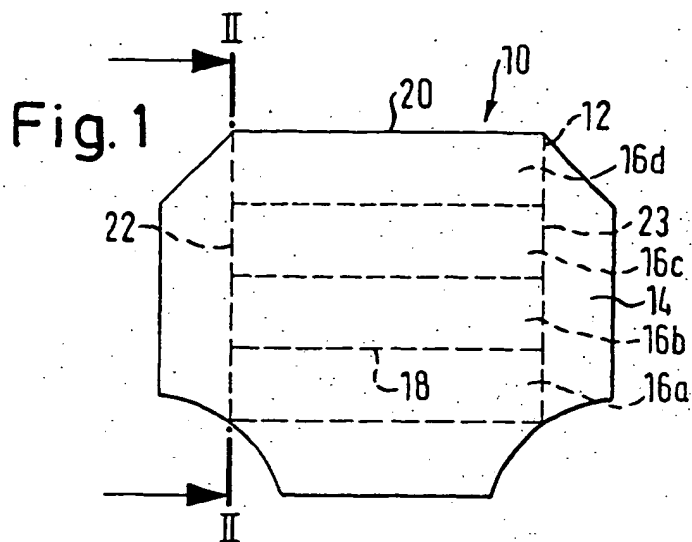
30 9. Abdeckung nach einem der Ansprüche 6 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß jeweils die Enden der an die Scharnierlinie (20') angrenzenden Bereiche (22'a) der Aufreißlinie (22') durch zusätzliche Scharnierlinien (32', 34') miteinander verbunden sind.

35 10. Abdeckung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die zusätzlichen Scharnierlinien (32', 34') im wesentlichen senkrecht zu der Scharnierlinie (20') über den Deckerteil (12') verlaufen.

11. Abdeckung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die zusätzlichen Scharnierlinien (32', 34') schräg zu der Scharnierlinie (20') über den Deckerteil (12') verlaufen.

17:08:00

1/2



17:08:00

2/2

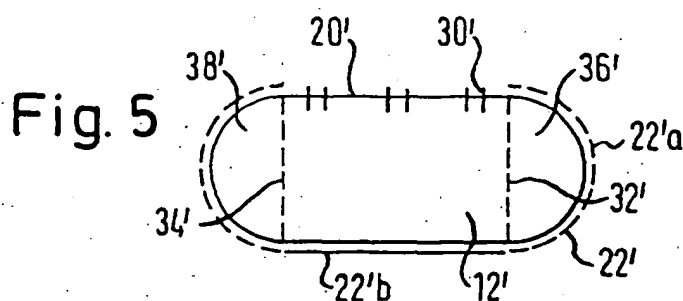
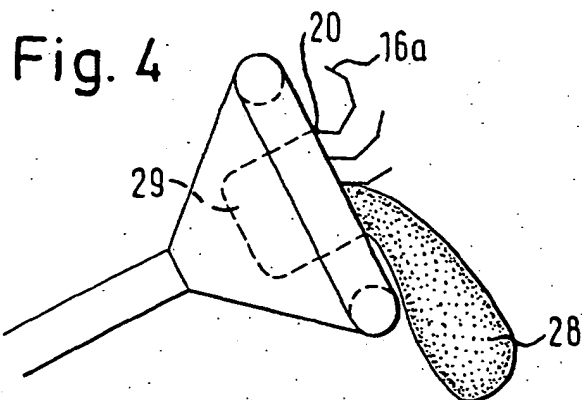
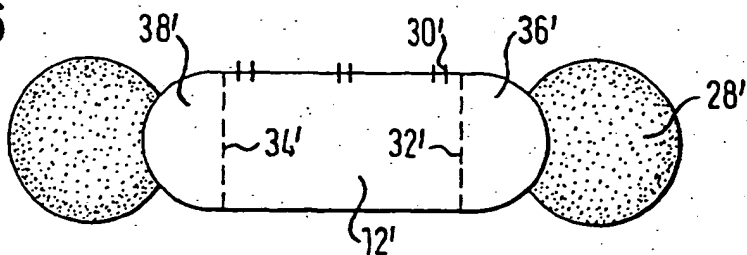
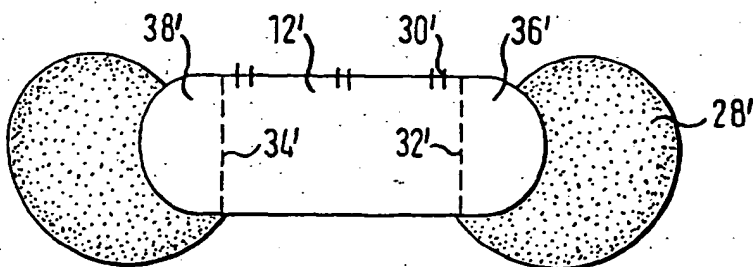


Fig. 6

a)



b)



c)

